Cena numeru pejedyńczego 40 gr.

LOTNIK

ORGAN • ZWIĄZKU • LOTNIKÓW • POLSKICH.

Nr. 9 (93) **Poznań, 16 listopada 1927 r.** **Tom VI**

Prenumeratę przyjmują wszystkie księgarnie i urzędy pocztowe w kraju i Administracja.
Przedruk wiadomości dozwolony tylko za wskazaniem źródła.

Adres REDAKCJI I ADMINISTRACJI: **POZNAŃ, STARY RYNEK NR. 95|96.**

B. O.

Bezwątpienia najważniejszym krokiem na drodze do ustalenia polityki lotniczej jest konsolidacja agend lotnictwa cywilnego w jednej instancji, o znacznym zakresie władzy. Pojmując to chociażby przykładowo stwierdzić należy, że Państwo o tak dużym obszarze i tak trudnych do obrony granicach, musi na rozwój swego lotnictwa oddziaływać z siłą równą maksimum możliwości. Rozumieją to dobrze sąsiedzi nasi z Zachodu i Wschodu.

Łączy się z tym bezpośrednio trudność stworzenia takiej instancji, bez uciekania się do metod powolnej, lecz stałej ewolucji.

Wojska lotnicze i ich władze są przeciążone pracą. Zdać sobie należy sprawę, że cały szereg dziś w departamencie IV. wykonywanych prac nie jest zakrojony na miarę Departamentu.

Pożądanem więc by było, by władze cywilne Państwa przejmowały wolno, lecz stale owe agendy będące balastem i by w ten sposób kompetencje przyszłej cywilnej władzy lotnictwa wzrastały z dnia na dzień, przy pełnej współpracy z Wojskami Lotniczymi i po linji ich żądań, kładąc w ten sposób trwałe podwaliny pod przyszły Urząd Lotnictwa.

Z radością obserwujemy rozrost Wydziału Lotnictwa Cywilnego, który zatacza coraz szersze kręgi, stwarzając fundament pod przyszły Podsekretarjat Stanu.

Rozbrojenie a niebezpieczeństwo niemieckiej polityki lotniczej.

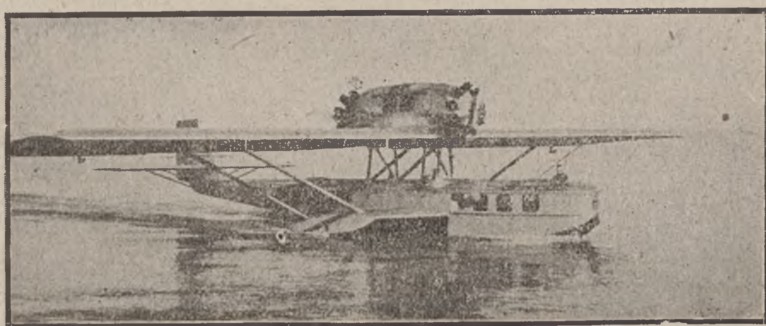
Przed kilku miesiącami doniosły dzienniki o odbywającej się w Genewie przygotowawczej Konferencji Rozbrojeniowej. Jednym z najważniejszych tematów, tam omawianych, była sprawa powszechnego ograniczenia zbrojeń powietrznych.

Konferencja Waszyngtońska, odbywająca się w tym celu w latach 1921 - 1922, z obawy, aby powszechne ograniczenia zbrojeń lotniczych nie powstrzymały rozwoju handlowej floty powietrznej całego świata, liczącej naogół 10000 samolotów komunikacyjnych, co stanowi znikomą cyfrę w proporcji do ogólnej liczby samolotów wojennych wszystkich państw, ograniczyła swoje rezolucje jedynie na ustaleniu przepisów, dotyczących tonnażu rozmaitej kategorji okrętów, posiadających platformy do startu płatowców.

Zebrani w lutym b. r. w Brukseli eksperci-delegaci Ligi Narodów również w powyższym sensie zasadniczo się oświadczyli, uchwalili jednak klauzulę, opiewającą, że w celu niejako „uogólnienia“ systemu, narzuconego Niemcom przez Traktat Wersalski, lotnictwo komunikacyjne powinno być oparte na stosowaniu doń zasad ściśle ekonomicznych.

—

Uświadamiając sobie grożące niebezpieczeństwo, stąd wynikające, z tem większą uwagą musimy gruntownie zdać sobie sprawę z istotnego, teraźniejszego stanu lotnictwa Państwa Niemieckiego, tego potężnego środka zagłady tych wszystkich ospałych, którzy ugrzęźli w swem nieuctwie i niedołęstwie, będąc zaślepieni w innych kierunkach, nie widzą zabiegów ich „pokojowo usposobionych“ sąsiadów, w bezprzykładnem rozwoju sieci żeglugi powietrznej Niemców, w rozroście ich przemysłu lotniczego i jego ekspansji (patrz „Lotnik“ Nr. 1 (85), oraz w tworzeniu w podstępny, zdradliwy sposób, gdzie się to tylko im udaje, tysięcy nowych morderczych germańskich broni powietrznych.



Wodnopłatowiec komunikacyjny Dornier-Wal.

I. Postanowienia przeciwko niemieckiej aeronautyce.

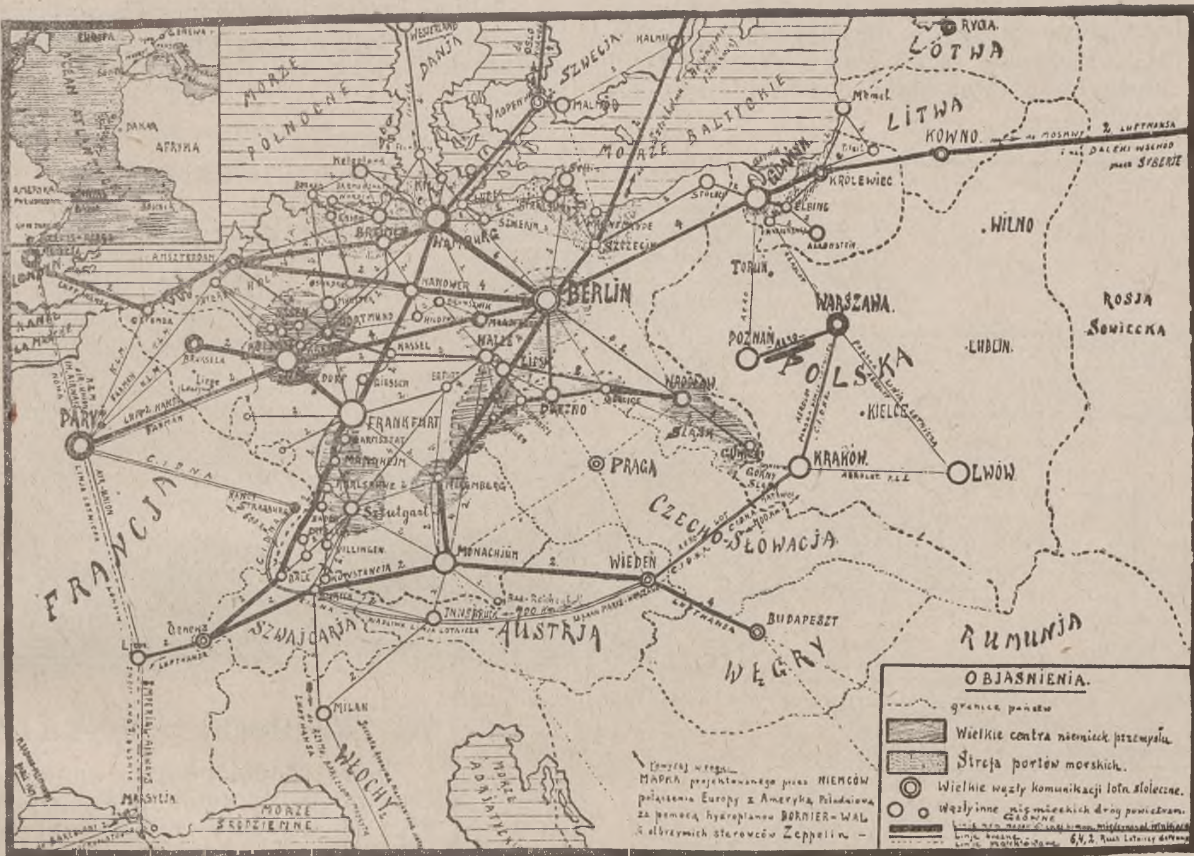
Od chwili zawarcia Traktatu Pokoju w Wersalu i decyzyj, powziętych następnie przez zwycięskie mocarstwa sprzymierzone, które ustaliły dziewięć paragrafów technicznych, poważnie krępujących rozwój niemieckiego lotnictwa, zabraniając wogóle egzystencję u Niemców lotnictwa wojskowego, ci ostatni wszelkimi środkami dążą do zerwania owych pęt i z niebywałym skutkiem zmierzają do wybrnięcia z niewolniczej sytuacji.

Umiejętnie wykorzystując w tym celu swoje nadzwyczajnie szczęśliwe położenie aerograficzne posiadania tak zwanego „Centrum Europejskiego“ oraz Północy, Wschodu i Południa Europy, z utratą jedynie wielkiego nowego szlaku powietrznej żeglugi Anglja—Indje Wschodnie (mapka orjent. sieci niem. linji powietrz. Str. 3). Państwo Niemieckie, uważając się za wszechwładcę swoich przestworzy, kategorycznie zabroniło z dniem 1 stycznia 1923 roku przelotu nad swem terytorjum tym wszystkim płatowcom obcych państw, które nie podlegają wspomnianym 9-ciu regułom.

To też niebawem pochwycono w niewolę trzynaście samolotów komunikacyjnych Towarzystwa Francusko - Rumuńskiego, utrzymujących regularną komunikację na trasie Paryż-Strasburg-Praga-Warszawa, której to marszruta powietrzna z konieczności musiała być odtąd przesunięta na mniej korzystną linję łukową i kosztowniejsze przeloty ponad górzystymi terenami Szwajcarji i odległej Austrji.

Zawarto przeto w Locarno, dnia 7 maja 1926 roku, nową umowę z Niemcami, mocą której Reichsministerium, wobec niejako braku „zabronionego“ lotnictwa wojennego, uzyskało pełną swobodę techniczną budowania samolotów handlowych, pocztowych i komunikacyjnych wszelkich typów.

Nie biorąc pod uwagę dozwolonej w Niemczech konstrukcji sterowców i balonów, już od roku 1924 niemiecki przemysł aeronautyczny



Plan sytuacyjny linij niemieckiej komunikacji lotniczej.

zespala wszystkie swe siły w pracy nad budową, systemem seryjnym, godnych uwagi aparatów lotniczych pod maską rzekomą, iż wytwarzają tylko płatowce „handlowe“, w rzeczywistości jednak są to samoloty, stojące na wysokości zadania techniczno-militarnego o wybitnych charakterystycznych cechach, które czynią z tych przyrządów pierwszorzędną powietrzną broń niszczycielską.

—

II. Organizacja i budżet lotniczy Niemiec.

Organizację lotnictwa uregulowali Niemcy w ten sposób, aby nie dać powodów do żadnych reklamacyj ze strony Sprzymierzonych.

Cywilne lotnictwo komunikacyjne, jedyne zasadniczo legalnie dozwolone, podlega Ministerstwu Komunikacji Rzeszy, które to Ministerstwo ma sekcję, zwaną „Narodowy Urząd Lotnictwa“, ze stale urzędującą tam specjalną Radą Lotniczą (Luftvorstandsrat), mającą znów za swój organ wykonawczy ogromnie żywotną instytucję, znaną pod nazwą „Deutscher Sportflug“.

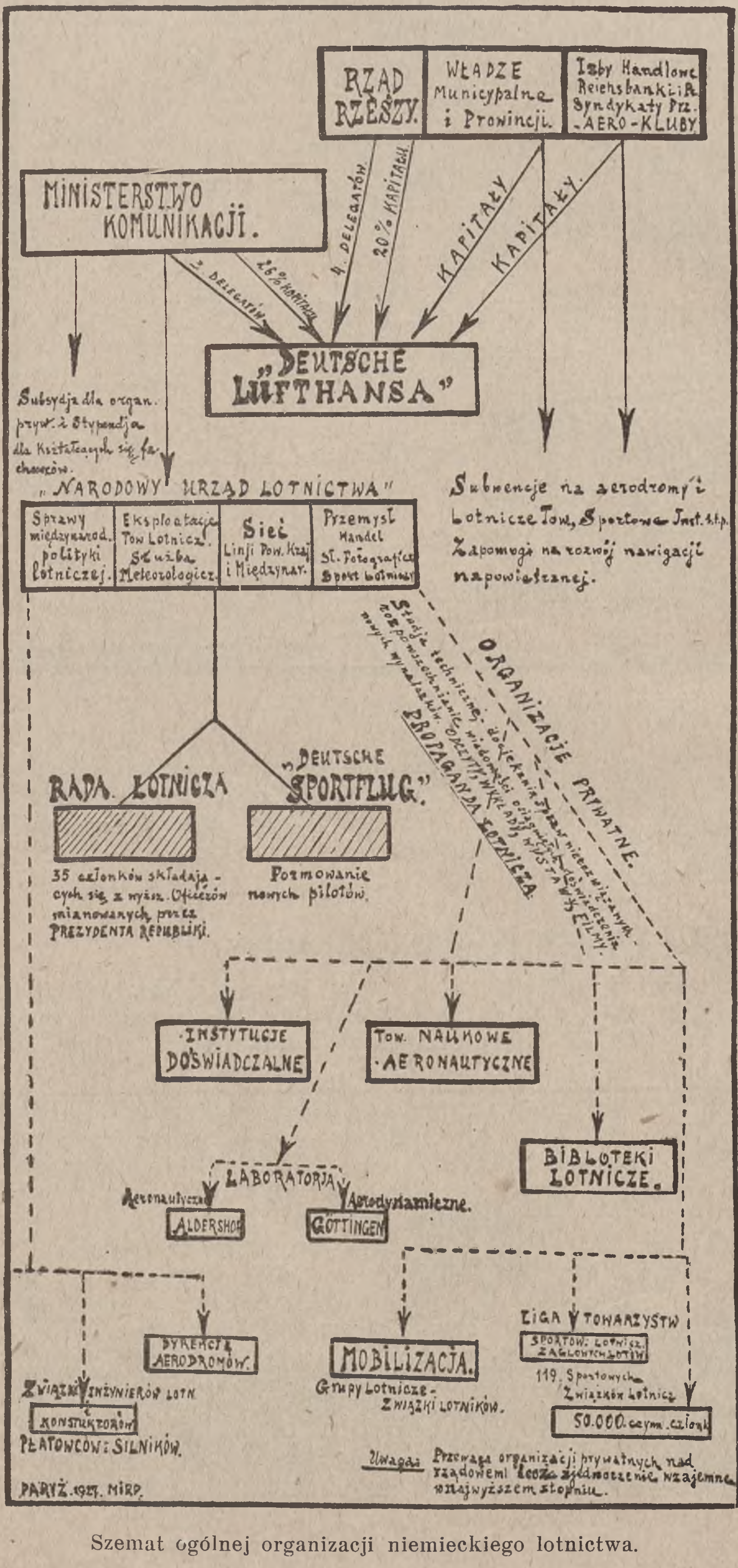
Przez ustawiczny kontakt i ścisły związek z licznemi prywatnemi organizacjami, sekcja ta faktycznie tworzy prawdziwe Ministerstwo Lotnictwa.

Potężny ten organ lotnictwa Niemieckiej Republiki, jego wielkie kredyty i zasoby budżetowe, jego solidna struktura w ogólnej swej



Płatowiec komunikacyjny Dornier „Komet“.

organizacji, zrodzona ze zdecydowanej woli całego niemieckiego społeczeństwa, jasno dowodzi, że Niemcy widzą swą przyszłość tylko w posiadaniu olbrzymiej i silnej floty powietrznej.



Szemat ogólnej organizacji niemieckiego lotnictwa.

Jakimi krokami w Niemczech zmierza się do rozwoju lotnictwa — niech posłuży nam za przykład następujące zestawienie budżetowe:

(Ministerstwo Transportów - Budżet na 1926 r.)

Lotnictwo.

Na cele naukowe	5.300,000	mk. zł.
Subsydjum na cywilne linje lotnicze	8.371,500	„ „
Subsydjum na rozwój lotn. żaglowego, szybowców, płatowców o sł. mocy .	3.600,000	„ „
Subsydjum na sporządzanie map, planów lotn. . . .	3.050,000	„ „
Na laboratorjum aeronautyczne „Aldershof“ . .	1.850,000	„ „
Na laboratorjum aerodynamiczne „Goettingen“ . .	100,000	„ „
Na Muzeum Lotnicze . .	3,500	„ „
Na instalacje radjostacji na lotniskach	485,000	„ „
Służba cyw. meteorologicz. i bezp. nawigacji powietrz.	1.090,000	„ „
Udział w konkursach i wystawach. Propaganda .	2.000,000	„ „
Kapitał rezerwowy . . .	1.500,000	„ „
Razem	27.350,000	mk. zł.

III. Niemiecka polityka lotn.

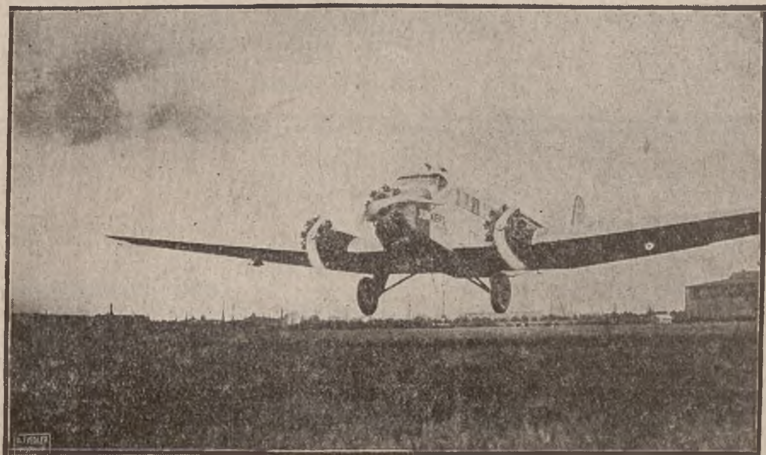
Zastrzeżenia, podyktowane Niemcom przez Sprzymierzoną Koalicję, nie zahamowały bynajmniej nadzwyczajnego rozwoju niemieckich lotniczych linij komunikacyjnych.

Przy należytem poparciu wszystkich sfer społeczeństwa, rządu Niemieckiej Republiki i jej prowincji, władz municypalnych, komunalnych, izb handlowych, syndykatów przemysłowych, Reichsbanków, instytucyj filantropijnych, osób i banków prywatnych itp., działających z własnych intuicyj, przez patrjotyzm, bądź też poprostu pod ostrym pręgierzem i presją opinji publicznej, rząd niemiecki, prowadząc umiejętną politykę lotniczą miejscową, dzielnicową i międzynarodową zdołał postawić narodowe lotnictwo na wysokim szczeblu jego rozwoju.

Pomimo bajecznie gęstej sieci dróg państwowych, automobilowych, doskonałych szos i traktów komunikacyjnych, w dostatecznej ilości posiadanych na tak szczupłą stosunkowo przestrzeń ziem Rzeszy Niemieckiej, która ma zapewnione i tak już wygodne połączenia przez niebywale rozgałęzioną i regularną komunikację kolejową — istniejące w Niemczech linje lotniczej komunikacji łączą w dogodny sposób wielkie miasta, ośrodki handlu, zaludnione wsie, letniska i zdrojowiska w (okresie sezonu), centra przemysłowe

i wszystkie porty eksportowe i importowe, a w dzielnicach fabryk i wielkiego przemysłu linje dróg powietrznych są w dwójnasób pomnożone.

W Niemczech, w 1923 roku, zawdzięczając powstałemu tam ruchowi ogólnej koncentracji



Trzysilnikowy płatowiec komunikacyjny Junkers G. 31.

i konsolidacji narodowej, pokaźną ilość różnych towarzystw lotniczych zlikwidowano, a stworzono natomiast dwie silne organizacje, nazwane: „Aero-Lloyd“ i „Junkers“, z których to szczególnie ostatnia instytucja, w myśl planów na wielką skalę zakrojonych, pod płaszczykiem rzuconego hasła „Unji Europejskiej“, objęła w zakres swej działalności dziewięć niemieckich towarzystw lotniczych i siedem cudzoziemskich z Północy, ze Wschodu i z Środkowej Europy, a więc krajów skandynawskich, holenderskich, duńskich, sowieckich, bałtyckich i środkowo-europejskich.

Po zawarciu zwycięskiej na rzecz Niemiec lotniczej umowy w Locarno w m. maju 1926 r., wspomniane firmy „Aero-Lloyd“ i „Junkers“ zlały się w jedno olbrzymie zrzeszenie lotnicze, zwane odtąd: „Deutsche Lufthansa“, do którego to koncernu, jako główni akcjonarjusze i czynni udziałowcy, wstąpili: Rząd Rzeszy Niemieckiej i władze naczelne wszystkich Prowincyj i Dzielnic Zjednoczonych Niemiec.

Skład rady administracyjnej tej wielkiej organizacji składa się z 23-ch czynnych członków, a mianowicie:

3 czł.,	reprezentując.	Rząd Rzeszy
4 „	„	Władze Prowincji
1 „	„	Przemysł prywatny
5 „	„	Tow. „Aero-Lloyd“
5 „	„	Tow. „Junkers“
5 „	„	Przedsiębiorstwa Rejonowej Komunikacji powietrznej.

„Lufthansa“, lub inaczej, jak to z samej nazwy wynika, „Związek hanzeatycki przestworza“, jest dzisiaj najsilniejszym koncernem lotniczym na całym świecie, zdołał on, pomimo swego, tak krótkiego stosunkowo żywota, znakomicie rozwinąć bogatą swą sieć komunikacji lotniczej w kraju i zagranicą, dążąc dziś do opanowania dróg powietrznych we Włoszech, Hiszpanji, Portugalji Ameryce Południowej i Północnej, a przez Rosję sięga wszechwładnie na Daleki Wschód.

Ogólna statystyka co do Tow. „Deutsche Lufthansa“ i jego działalność na r. 1926 przedstawia się następująco:

Długość posiadanych 54 linij powietrznej komun w powyższym r. wynosiła 20.408 klm.

Portów lotniczych etapowych „Lufthansa“ posiadała w ub. r. w Niemczech 57, zagranicą 15.

Przebyto płatow. ogółem	6.141,479	kilometrów.
Przetransportowano	56,268	pasażerów.
„	384,000 kg.	bagażu
„	258,464 kg.	towaru
„	301,945 kg.	poczty.

Regularność służby lotniczej w lecie 95%.



Szemat orjentacyjny umiejscowienia się przemysłu lotn. Niemiec. w kraju i zagran.

Jako główne typy samolotów, używanych do przelotów w Tow. „Lufthansa", uważać należy: „Junkers F. 13" i G. 23, „Dornier-Wal", „Fokker", „Dornier-Komet III.", „Albatros-Fokker", „Udet", „Rohrbach", „Focke-Wulf", „Udet-Kondor", „Dornier-Merkur" i inne.

Towarzystwo „Lufthansa" używa w swej komunikacji powietrznej płatowce najświeższej konstrukcji, wygodne, komfortowe i nowocześnie wyekwipowane, posiada liczny, oblatany i o dużem doświadczeniu, dyscyplinowany personel nawigacyjny i, według wymagań ostatniej techniki lotniczej, wzorowo urządzone lądowiska i warsztaty reparacyjne.

Kolosalna ta lotnicza instytucja niemiecka musi przykuć naszą szczególną uwagę, żadne bowiem państwo na kuli ziemskiej nie zdołało zorganizować tak licznych filij i wedet lotniczych, jak to wyrafinowani nasi najbliżsi sąsiedzi Niemcy uczynili.

Mirosław Radwan-Przypkowski.

(Dokończenie nastąpi).

Żydzi w lotnictwie.

Nie tak dawno zagadnienie *żyda w lotnictwie* nie istniało wcale. W każdym razie podówczas, gdy lotnictwo traktowano jedynie jako środek obrony, gdy zaliczano je wyłącznie do rodzai broni. Stanowiło ono nowoczesną sztukę rycerską, było potomkiem dawnej rycerskiej fantazji. Potyczka konna z lancą w prawicy w czasach średniowiecza, a walka powietrzna w latach wielkiej Wojny, — oto dwie różne napozór próby męstwa, ileż się jednak w nich wartości wspólnych kryje! A przecież, jak świat światem, nie oglądano jeszcze *Izraela w szyszaku i z lancą*, ani też *przy sterze bojowego płatowca* lub przy maszynowym karabinie! Wyjątki? Niemasz reguły bez wyjątków! Do nich jednak nie sposób zaliczać tych wypadków, gdy Izrael działał pod przymusem. My zaś chcemy słów kilka powiedzieć o aktach własnej woli, kierującymi żydów na drogę lotnictwa.

Zagadnienie to staje się dziś coraz bardziej aktualne. Zasługuje przeto na uwagę, na baczną uwagę, szczególnie jednak na uwagę Polaka. Znamy bowiem zbyt dobrze żydowską psychologję, nie damy się omamić frazą o bohaterstwie, o poświęceniu — o patrjotyzmie!

Czego niezawodnym dowodem jest fakt zainteresowania się żyda lotnictwem? Dowodem tego, że lotnictwo stało się dobrym *interesem*, że jest dobrze popłatne na rynku handlowym!

Czy więc produkcja samolotów? Nie, tu jeszcze kryje się ryzyko — aczkolwiek nikły cień żydostwa i na produkcję już pada. Ma to miejsce na drugiej półkuli. Obywatel Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej, *przemysłowiec Levine (recte Lewin)!* jest rodem z Wilna, finansował budowę transoceanicznego płatowca „Miss Columbia". Ale i jego celem, i jego myślą nie jest wszak sama produkcja. O inny business chodzi.

Komunikacja powietrzna jest owem złotem jabłkiem, tym owocem, do niedawna dla Izraela zakazanym, dziś już zjedzonym.

Że pragną żydzi w ręce swe ująć komunikację powietrzną — na to dowodów jest wiele. Po różnych krajach. Są doskonałymi przedsiębiorcami, w towarzystwach ich panuje ład i punktualność, jak w zegarku. Organizacja przemyślana, bezkonkurencyjna.

Czy nie jest to tembardziej niebezpieczne dla państw, które z żydowskich usług korzystają. Czy nie równa się to dla nich z egzaminem, zdanym na niedostatecznie? Sądzimy, że tak!

W państwach takich dobrze zrozumiany interes narodowy, nieraz interes obrony granic, powinien nakazywać czynnikom rządowym zwinnemu Izraelowi *prawdę na stół wygarnąć i gardzić wątpliwą usługą!*

Trudno i darmo, ale zgódźmy się z tem, że gdziekolwiek jest żyd — stoi poza nim, dobrze ukryty, znak zapytania...

Mógłby nam kto zarzucić, że przesadzamy, mógłby nam kto powiedzieć, że może być żyd dobrze sprawujący rządy lotnictwem. Przecież tak do niedawna było we Francji. Tak, ale to są wyjątki.

Do tych wyjątków nie możemy zaliczyć pana *Saxenberga* . Gdyby los niemiłosierny spłatał Polsce figla takiego, że pan ów przyszedłby na świat np. w *Przemyślu* albo *Mińsku Mazowieckim* — niewątpliwie nazywałby się pięknie po staropolsku *„Sas-Górnicki"*. Uniknęliśmy tego. Saxenberg pisze się, jak jego protoplaści — bo mieszka w Niemczech. Niechże im to wyjdzie na korzyść. Rozwinął swoje „orle" skrzydła i robi majątek.

Ale nasz, polski, *neofita p. Maks Kahan* też firmy nie zmienił. Firma to stara i jara. Pan Kahan twierdzi, że jest pierwszym polskim *publicystą lotniczym*. Więc i tu — w prasie lotniczej — jest jakiś dobry interes. Chyba nie wierszowe, prawda? Bo to by było za mało. Istnieją widać jakieś bogate przedsiębiorstwa, którym opłaca się suto wynagradzać — naszych (dosłownie *naszych*) publicystów lotniczych. Zarzućmy na to przezroczystą zasłonę...

Wiemy, że dzisiaj szereg państw, rozbudowując swą siłę powietrzną, posługuje się w tym celu specjalnemi organizacjami lotniczo-społe-

cznemi. Jest to akcja w całem tego słowa znaczeniu społeczna i narodowa. Wyobraźmy sobie żyda lub mechesa, który w akcji takiej bierze udział czynny lub kierowniczy... Jaką byłaby rola jego? Czy faktycznie państwowotwórcza, patrjotyczna, szczera?

Nie trzeba nawet odpowiadać, że nigdy żyd pozyskać nie zdoła zaufania!

Żyd — społecznik, pracujący dla dobra lotniczej sprawy — oto szopka, warta śmiechu.

Szczególnie dobrze pojmujemy to my, Polacy, szczególnie dobrze rozumie to np. społeczeństwo b. zaboru pruskiego.

W epoce Lewinów i Saxenbergów należy się mieć na baczności.

Tych kilka słów napisaliśmy tylko dlatego, że kwestja żyda w lotnictwie — jak zaznaczyliśmy — stała się *aktualną.*

J. K.

LISTY z ZACHODU.

Pod wpływem Lindbergh'a. — Mistrzostwo Ameryki. — Tragiczne zawody. — Lot naokoło świata. — Kto pierwszy poleci nad Atlantyk? — Ucieczka Lewina. — Niepowodzenia i reakcja we Francji. — Skandal pilota Callizo. — Oceaniczne pesymizmy. — Lot „Farmana". — Zanik bohaterstwa. — Podróże ministra Francuskiego Lotnictwa. (Oryg. koresp. wł. „Lotnika").

Powodzenie lotnika Lindberg'ha w pierwszym rajdzie powietrznym na szlaku Nowy-Jork-Paryż zapoczątkowało okres niebywałych dotąd zwycięstw amerykańskiego lotnictwa.

Ze wszystkich krańców Stanów-Zjednoczonych zlatują się piloci na meetingi lotnicze z nadzwyczajnym męstwem biją rekordy, przebywają oceany, biorą udział w niebezpiecznych zawodach lotniczych San-Francisco-Honolulu, zmierzają jednym machnięciem skrzydeł ku Brazylji, uderzają do ataku na pobicie światowego rekordu na najdalszy dystans lotu, organizują i pomyślnie prowadzą lot samolotem naokoło świata w ciągu dwóch tygodni.

Nic nie powstrzymuje dzielnych yankesów w ich płomiennym zapale lotniczym, nawet utrata samolotów „Golden-Eagle" — „Miss Doran" — „Spirit of Dallas", — które w głębinach Oceanu Wielkiego zatonęły wraz z siedmioma ofiarami katastrof, w tej liczbie młodzieńcza Miss Mildred Doran — nie sprawia na nich odstraszającego wrażenia. —

Nieulękli lotnicy z pod gwiaździstych sztandarów, z prawdziwą pogardą śmierci stają śmiało do boju z żywiołem — to też ich wysiłki okrywają na cały świat co raz to nową glorją zwycięskie skrzydła amerykańskiego lotnictwa!

Na płatowcu „Stinson" z motorem „Wright" 220 MK. — chłodzonym powietrzem, identycznym samolocie jaki służył pilotowi Paul Redfern w usiłowanym z narażeniem jego życia locie, przez wyspy Bahamskie, Porto-Rico, św. Trójcę, Gwineą holenderską, i Rio-de-Janeiro, — dwaj snobi William Brock i Edward Schlee po raz już czwarty jako amerykanie w bieżącym roku przelatują Ocean Atlantycki do Europy, lądując swym „Pride of Detroit" dnia 28. sierpnia na lotnisku w Croydon pod Londynem po 23 godz. 19' lotu.

Lotnicy ci dokonują okrężnego lotu wokół kuli ziemskiej przez Anglję, Niemcy, Austrję, Rumunję, Bułgarję, Turcję, Indje, Chiny, Japonję, wyspy Hawajskie i Kalifornję, z zamiarem pobicia rekordu ustanowionego przez lotników Wells i Ewans w okrążeniu ziemi w 28 dniach. *)

Lot Brock'a i Schlee tem więcej jest charakterystycznym, że przebyli oni Atlantyk w czasie, kiedy francuskie załogi lotnicze, od dawna zamierzające dokonać lotu Paryż-Nowy-Jork, uporczywie trwają w letargicznym śnie, od trzech miesięcy naiwnie wyczekując sprzyjających warunków atmosferycznych!

We Francji, gotowi w obecnej chwili do startu są następujący lotnicy:

1. Tarascon — Laulhé, jednopłat „Bernard Ferbois" nazwany „L'oiseau-Tango", motor „Gnome-Rhôme-Jupiter" 480 MK. szybkość 180 km/godz.

2. Giron-Corbu, dwupłat „Farman" zwany „L'oiseau-Bleu" — 2 motory Farmana po 550 MK. szybkość osiągalna 140 klm. na godz.

3. Costes-Le Brix dwupłat „Bréguet G. R." zwany „L'oiseau-Vert" motor „Hispano-Suiza" 600 MK. szybkość 180 km/godz.

Zapowiedzi startu nad Atlantyk są na porządku dziennym. Kandydaci są wciąż w pogotowiu. Niektórzy odbywają liczne próby aż do znudzenia — płatowca — silników, śmigieł, specjalnych urządzeń, doświadczeń z ładunkiem lub bez, prób łódek ratowniczych

*) Lot ten został w Tokio za prośbą rodziny zaniechany. (przyp. Red.)

i t. d. Załogi samolotów radzą, a warunki pogody rządzą!

Ten stan rzeczy sprzykrzył się Lewinowi. Ciekawy pierwszy pasażer transatlantycki, pałający niepowstrzymaną rządzą wrócenia do Ameryki drogą powietrzną, po rozejściu się w Paryżu z pilotem swym Chamberlin, zawarł umowę z francuskim lotnikiem Drouhin z firmy Farmana i powierzył mu szczytną misję pilotowania płatowca „Miss Columbia“ za rocznem wynagrodzeniem 100 000 franków.

Nie widząc widocznie rycerskiego zapału u swego kompana, który wciąż oczekiwał błogosławionego stanu pogody i tęsknił do nocy księżycowych — energiczny Lewin po licznych doznanych incydentach i skandalach, pewnego pięknego sierpniowego poranka siadł w swój samolot i zajmując miejsce pilota, nie posiadając dyplomu pilotażu — bez skrupułów, z pogardą dla wszelkich formalności, wystartował w powietrze z aeroportu paryskiego w Bourget, biorąc kierunek na Anglję — gdzie po dwóch i pół godzinach lotu — w dramatycznych warunkach wylądował w Croydon, cudem unikając nieomal śmierci — gdy po pięciokrotnych usiłowaniach — osiadł w szóstem lądowaniu z rutyną średnio wyrobionego ucznia pilota.

Francuzi uczuli się dotknięci, a poczciwy Drouhin zażądał od pozostałej w Paryżu Mme Lewin wypłacenia sumy kontraktowej, którą mu ona z elegancją wręczyła, poczem niezwłocznie ów lotnik wycofał się z widnokręgu lotniczego, zakupując gdzieś knajpę (!) Lewin natomiast ma wkrótce odlecieć z Anglji do Nowego-Jorku swym płatowcem „Miss Columbia“, pilotowanym wytrawną ręką anglika Hinchliffe, który bezinteresownie poprowadzi ów słynny bohaterski płatowiec w poczuciu, jak sam się wyraża — że przywilej pokonania żywiołów ponad Atlantykiem w locie z Europy do Ameryki — przynosi mu dostateczny zaszczyt! *)

Według uznania rzeczoznawców i opinji płynących również i ze źródeł francuskich samolot „Miss-Columbia“ był jedynym aparatem najlepiej nadającym się do wykonania oceanicznego rajdu — przez swe znane własności techniczne, swój sprawnie funkcjonujący motor „Wright“, jego doskonałą szybkość i ekonomiczne zużycie paliwa — to też w kołach fachowych uważają, że stało się niedobrze, że tak wspaniała okazja zrealizowania pierwszego przelotu Atlantyku z Paryża do Nowego Jorku nagle przepadła,

* * *

Francuzi, jakkolwiek nie dają tego po sobie naogół poznać, zgrzytają zębami na widok, że tak dalecy są obecnie od epoki zwycięskich szampionów: Prévost'a, Védrines, Pégoud'a i innych, kiedy francuskie lotnictwo odgrywało wybitną rolę w świecie. Szczęście przestało tu sprzyjać, chwilowo wydzierając Francji palmę pierwszeństwa w zwycięstwach na rzecz synów dumnego Albionu i dzielnej generacji wuja Sama.

Widać jednak pewne energiczne poczynania, zmierzające ku pozyskaniu dawnej sławy i w pierwszym rzędzie zanotujemy doskonały gest Kierownictwa Lotniczego w wysłaniu do Kopenhagi na Wystawę Aeronautyczną licznych eksponatów oraz pięciu wodnopłatowców wojskowych, celem dokonania propagandowego tournée po stolicach Skandynawji.

Samoloty typów: „Goliath“, „Latham“, „Farman“, „Lioré-Olivier“, „Cams“ - wyekwipowane są w silniki „Gnôme-Rhône-Jupiter“ chłodzone powietrzem i posiadają załogi oficerskie, złożone z zasłużonych asów morskiego lotnictwa, jak por. Bernard, Guibault, Sala, Nomy i por. Aubert — spodziewane są przeto dobre rezultaty. Godnym uwagi jest ustalony ostatnio przez por. Paris na hydroplanie „Cams“ z silnikiem „Gnôme-Rhône-Jupiter“ rekord wysokości na 4500 m. z obciążeniem 2000 kg.

Na Międzynarodowym Meetingu Lotniczym w Szwajcarji, w konkursie płatowców o słabej mocy — Samolot „Caudron 109“ — z motorem „Salmson“ 40 MK. chłodzonym powietrzem, wykazał nakomite rezultaty — zadając pełną porażkę płatowcom innych państw tej kategorji — dokonał przy tem 15 godz. 42′ lotu na dystansie 1535 km. 200 m — i zapewnił sobie następujące rekordy świata dla tego rodzaju płatowców: Rekord wysokości 5533 m. Rekord szybkości 151 klm. 800 m/g. na przestrzeni 100 klm. łotu.

Musimy przyznać, że duży to krok naprzód w dziedzinie lekkiej turystyki łotniczej — zawdzięczyć go należy wysiłkom znanej firmy motorów „Salmson“ — zabiegającej o zbudowanie niedrogiego, praktycznego, ekonomicznego, lekkiego i sprawnie działającego silnika, któryby był każdemu dostępny do nabycia, by mógł przez to wpłynąć na intensywne rozwinięcie się turystycznego sportu lotniczego.

Zakończony rajd mjr. Weiss po Europie Wschodniej śladem „Roger-Latapie“ na przestrzeni 8000 klm. przebytych na „Potezie 25“ motor „Lorraine“ 450 MK. — w 8 etapach i w 8 dniach przysporzył reklamy lotnictwu i był niezłą propagandą — jednak mizerne to wyniki w porównaniu z działalnością Amerykanów i Anglików — do których bezprzecznie aeronautyczny rok 1927 — należy!

Poza niemiłym i zgoła komicznym epizodem Lewin-Drouhin, z obowiązku sprawozdawczego notujemy przykrą aferę pilota francus-

---

*) Według ostatnich wiadomości postanowił Lewin wrócić do Ameryki — okrętem. (Przyp. Red.).

kiego Callizo. Znany w kołach lotniczych rekordman-specjalista na wysokość lotu, wzbijał się niedawno na płatowcu „Blèriot-Spad-Lorraine“ 450 MK. — osiągnąwszy pułap na 13000 m. — bijąc tem samem swój własny poprzedni rekord wysokości... ale konstruktorzy zainteresowani osobliwemi spostrzeżeniami — dyskretnie umocowali w kadłubie dodatkowy barometr przed wzlotem Calliza, i o dziwo — po wylądowaniu świadek ten precyzyjnie wykazywał wysokość lotu na 4000 m. — zamiast notowanych w oficjalnie plombowanym wysokomierzu 13000 metrów!

Sprawą zajął się energicznie Aero-Klub Francji i jest prawdopodobnem, że i poprzedne rekordy na wysokość tego lotnika, zostaną unieważnione. Callizo w roku 1924 na płatowcu „Gourdou-Lesseure-Hispano-Suiza“ 300 MK. wzleciał na wysokość 12066 m. (rekord taki 12000 m. faktycznie osiągnął dwa miesiące temu amerykanin C. C. Champion). W roku 1926 na płatowcu „Blériot-Spad“ Silnik „Lorraine-Dietrich W.“ 450 MK. miał się wzbić na wyżynę 12442 m. Dziś jednak dyskwalifikuje się owe pseudo-rekordy, a przykrym nieskończenie postępkiem Callizo zdyskredytował w oczach całego świata szczytną sławę francuskiego lotnictwa i szczęśliwie, że sztuczkę... wykryto na czas — gdyż inaczej lotnik ten, w myśl swej dewizy „Plus haut, toujours plus haut!“, mógłby stopniowo sięgnąć aż do księżyca! —

W kołach lotniczych coraz wyraźniej rodzi się zdanie, że loty transatlantyckie w bieżącym roku są skompromitowane. — Jakby na pociechę, słychać pesym styczną opinję, że amerykańskim lotnikom sprzyjają „szczególne“ wiatry w lotach ich ku Europie, a w przeciwnym kierunku spotyka się „gwałtowne“ prądy powietrzne, które stanowią wielką przeszkodę w powodzeniu imprezy....

Zapomina się jednak, że Niemcy w roku 1924 — przebyli ponad Atlantykiem z Europy do Ameryki i to późną porą jesienną — że Hiszpanie: mjr. Franko i kpt. Ruiz de Alda uczynili to w styczniu 1926 roku — co znów Włoch pułk. de Pinedo w lutym 1927 dokonał i że portugalski lotnik major Sarmiento de Beires również przebył Atlantyk, ruszając z Europy. —

Mówi się, że tylko do połowy września możliwem jest przelecić do Nowego-Yorku, że dzień 15. 9. to data „in extremis“ do zaryzykowania lotów transoceanicznych, że miesiące maj—lipiec, to jedyny czasokres najodpowiedniejszy — w obecnym zaś czasie mają miotać nad oceanem ustawiczne cyklony, z północy znów, na przelocie Irlandja-Nowa-Ziemia, zaczynają się dokuczliwe chłody — tak że nie zalecanem jest ruszać się w drogę płatowcem, mającym motory chłodzone wodą.

W obecnej chwili przeto, jako pierwszorzędnego kandydata do przelotu trasy Paryż-Nowy-York, wymieniają serjo jedynie płatowiec „L'Oiseau-Tango“, pilotowany przez Tarascona, wybitnego lotnika francuskiego. Transatlantycki samolot „Farman“ — prowadzony przez lotników Giron i Corbu, startował już raz w pełnym ekwipunku nad Ocean — jednak, natknąwszy się tam na gęstą mgłę i pewne „niepospolite zjawiska“, zawrócił z drogi i po parugodzinnych spacerach nad Bourget i paryskiemi okolicami w celu umyślnego wypróżnienia olbrzymich zbiorników paliwa o pojemności 9.600 litrów — z czego przeszło 5000 l. benzyny musiano wypuścić swobodnie w przestworza, wylądował ociężale po tym niefortunnym występie.

Lotnictwu francuskiemu w danej chwili brak dobrego chirurga — godzina bowiem lekarza minęła... Prasa uderza na alarm, że narodowe lotnictwo jest w niebezpieczeństwie, iż powinno się jaknajrychlej rehabilitować. Naród zapatrzony jest w Cud Atlantyku — meteorologowie odradzają... a w międzyczasie Minister Francuskiego Lotnictwa, Handlu i Przemysłu Mr. Bokanowski odbywa liczne podróże sleepingami i samolotem, pilotowanym ręką dzielnego Byrd'a, bohatera przedostatniego lotu ponad Atlantykiem i zwiedza Stany Zjednoczone, lustrując przemysł amerykański.

Może więc nabierze tam impulsu do czynu, nabywając edukacji lotniczej w postępowem rozwiązaniu zagadnień dzisiejszego lotnictwa i słowami komendanta Read, pierwszego amerykanina, który już w 1919 roku złączył ponad oceanem dwa kontynenty — wielkodusznie odpowie każdemu: „tyle rzeczy widziałem trudnych do spełnienia, że doszedłem do przekonania, iż to, co dzisiaj nie jest możliwe — musi być jutro zrealizowane“.

M. Radwan-Przypkowski.

Kalejdoskop.

Co to jest agencja prasowa?

Jest to niebezpieczna dla organizmu społecznego centrala opinji publicznej, sakcjonowana „stacja podsłuchowa“ — tem niebezpieczniejsza, jeśli urzędowa, — jest to pewnego rodzaju kolos imperjalistyczny, rozciągający swe władztwo na wszystkie pisma kraju; Argus wszystko wiedzący i z reguły „nieomylny“. Potężne dzienniki zagraniczne zdobyły sobie daleko idącą autonomję dzięki

własnym stacjom radjo i telegraficznym, oraz sprawnej obsłudze telefonicznej. Nie mogą się jednak oprzeć agencjom dzienniki anemiczne, ubogie, nie uwzględniające postępu techniki wydawniczej i redakcyjnej.

Anemja — niestety — wyziera ze wszystkich niemal szpalt krajowej prasy polskiej. Za wstępnym artykułem politycznym danej gazety, urobionym na modłę przykazań partyjnych, depesze w głębi „treści“ przemawiają głosem agencyj.

Dlaczegoż wpadliśmy nagle na temat owych agencyj prasowych? Oto dlatego, iż tak, jak to czyni każdy fachowiec — tak i my, lotnicy, wertując pisma, szukamy wiadomości, które nas najbardziej dotyczą — wiadomości lotniczych ze świata i z kraju. Szukamy ich pośród depesz agencyj, owych „wszechstronnych“ i „wszystkowiedzących“ informatorów. Cóż bowiem redakcje polityczne mogą nam od siebie powiedzieć o lotnictwie?! Mówić powinna agencja, mówić nietylko pismom politycznym, z natury rzeczy najbardziej poczytnym — lecz również i pismom lotniczym polskim, nie mogącym dziś jeszcze zdobywać dla siebie wieści ze świata w tempie i czasie, godnym pośpiechu dzisiejszej komunikacji. Nasze pisma lotnicze skazane są na czerpanie wiadomości z prasy zagranicznej, zależne są od niej w znacznej mierze. Powód? Ten prosty powód, że w depeszach agencyj znajdujemy tylko „piąte przez dziesiąte“, jakieś odpadki lotnicze, sensacje, wieści niepowiązane — echa z potężnego pochodu techniki lotniczej na świecie, a przedewszystkiem... katastrofy.

Te „odpadki“ redagują dobrzy dziennikarze, nie mający pojęcia o lotnictwie, ludzie, którym trudno jest wybrnąć z labiryntu słownika „lotniczego“, — ci, którzy słysząc o „ślizganiu się na skrzydle“, widzą człowieka na łyżwach, wyprawiającego harce na płacie samolotu.

Ale czy to jest sedno zagadnienia? Nie, bynajmniej! Figlarne kaczki dziennikarskie na temat olbrzymiego płatowca na tysiąc osób — to nie jest zbyt niebezpieczne. Jest to nawet reklamą dla lotnictwa wśród mas naiwnych i laików!

Sprawą palącą, bolesną i prawdziwie niebezpieczną jest stan obecny cenzury wiadomości lotniczych, wysyłanych do pism przez agencje.

Nie będziemy się rozwodzić w tej chwili nad znaczeniem lotnictwa i koniecznością jego propagandy. Są to rzeczy zbyt oczywiste. Chcemy tylko raz jeszcze stwierdzić (bo sprawę te podnosiliśmy już niejednokrotnie) — że nie każda wiadomość lotnicza jest wodą na młyn propagandy lotnictwa. Nieraz — i często — jest przeciwnie. Trzeba — jeśli się o sprawę lotniczą dba — umieć segregować wiadomości, trzeba, by nasze agencje prasowe miały zdecydowaną... politykę lotniczą. W pierwszym zaś rzędzie domagać się tego musimy od agencji urzędowej. Tu naczelne władze lotnictwa powinny mieć ingerencję, one to powinny ustalić prasową politykę lotniczą. Ale na to — musi być jedna naczelna władza lotnicza, a nie władz kilka, bo przy takim stanie rzeczy jeden idzie do Lasa, a drugi do Sasa. I tem jest smutniej, jeśli faktycznie... do Sasa (Saxenberg!).

Te są motywy niezmiernej doniosłości, które przemawiają za koniecznością ustalenia polityki lotniczej agencyj prasowych, za koniecznością przeniesienia centrali opinji publicznej z lokalu prywatnego do władz miarodajnych, za koniecznością powołania do życia — Podsekretarjatu Stanu dla Spraw Lotnictwa.



Karol Cerny, wynalazca latającego motocykla. Aeromotocykl, jak widać na ilustracji, jest kombinacją, wzorowaną na zwykłym jednopłacie w połączeniu z orlikopterem czyli skrzydłowcem.

Kazia.



POLSKA.

O I polskim konkursie awjonetek, który ostatnio odbył się w Warszawie, napiszemy obszernie w następnym numerze.

Aeroklub Akademicki założony został w Warszawie. Ma on na celu praktyczne zajmowanie się sportem lotniczym. Prezesem Zarządu jest p. inż. Adam Karpiński. Wśród członków Rady figurują nazwiska: pułkownika Rayskiego, płk. de Beaurain'a, prof. Witoszyńskiego i inni.

Z działalności Ligi Obrony Powietrznej Państwa. Staraniem Komitetu Wojewódzkiego L. O. P. P. w Lublinie urządzone zostało we Włodawie lotnisko pomocnicze oraz pomieszczone zostały w Janowie, Włodawie i Zamościu napisy orjentacyjne dla lotników. Napisy umieszczone na najwyższych budynkach danej miejscowości są drogowskazami dla pilotów, którzy widząc je z góry, doskonale mogą się orjentować. yczyć sobie należy, by za przykładem Lublina poszły wszystkie inne Województwa i by każde w swym rejonie zarządziło umieszczenie napisów we wszystkich osiedlach ludzkich. W ten sposób powstałaby żywa mapa kraju, któraby oddawała naszemu lotnictwu zarówno wojskowemu, jak sportowemu i komunikacyjnemu wprost nieocenione usługi.

Ogrzewanie samolotów. Podobnie jak w latach ubiegłych, również w roku bieżącym samoloty komunikacyjne, kursujące na linjach Warszawa-Łódź, Warszawa-Kraków, Warszawa-Lwów, Warszawa - Gdańsk, Kraków - Lwów, i Kraków-Wiedeń z nastaniem zimna będą ogrzewane. Podróżni zatem nie będą potrzebowali zabierać żadnych specjalnych okryć, a wystarczy zupełnie zwykły strój używany w podróżach kolejowych. Ogrzane powietrze

---

JAN NIWIŃSKI.

Skrzydła miłości.

10 Powieść lotnicza.

Jakaż radość go ogarnęła, gdy zaczął już palcami poruszać.

Potem prawą ręką rozcierał lewą dłoń i po jakimś czasie odzyskał władzę w palcach obu rąk. Pochwycił skwapliwie nóż. Rozrzynał nim dokoła, rył ziemię, starał się poruszać.

Wytężona praca wznowiła obieg krwi w żyłach. Dyszał ciężko, chwilami zdawało mu się, że straci zmysły. Walka była ponad siły. Krew zalewała mózg i oczy.

Na takich zmaganiach straszliwych upłynęły conajmniej dwie godziny.

Był wreszcie wolny. Ostatnim wysiłkiem wydostał się z dołu, lecz stać o własnych siłach nie mógł.

Upadł — w skroniach paliła go straszna gorączka.

Na śniegu obok leżą przedmioty pozostawione przez Sarę. — Nie żył — to chyba sen. — Miniony — zły sen.

Wreszcie obrócił się, wyciągnął rękę — dotknął. — Rzeczywiście rewolwer — papiery — pieniądze, wszystko zostawiła. Można uciekać.

Lecz nagle przyszedł mu na myśl porucznik.

— Uciekać — gdy on tutaj! Nie — nigdy. Bez grobu go zostawić! Żeby tak kruki go dziobały. — Żeby choć grób w ziemi!

— Nagle spostrzegł trumnę.

— Choćby ot tą trumnę. — Żeby choć go w trumnę położyć. Zawsze by kruki nie miały przystępu.

— Jeszcze raz zobaczyć mojego kochanego porucznika!

Rozbeczał się Felek — ale poszedł po rozum do głowy. Odnalazł linki, któremi miał ręce i nogi związane.

W trumnie znalazł w nogach gwóźdź. — Zakrzywił go — przywiązał doń linkę i idąc chwiejnie, ciągnął Felek za sobą po śniegu trumnę dla swego porucznika...

Rany się od tego marszu otwarły i droga Felka była krwią wyznaczona.

wprowadzone do kajut stwarza temperaturę przyjemną i jednostajną, przyczem ciepłota może być dowolnie regulowana.

Opłaty przewozowe na linji komunikacji powietrznej Kraków-Brno-Wiedeń. Jak doniosły już dzienniki, z dnia 1. XI. podjęty został ruch lotniczy na linji Kraków-Brno-Wiedeń, niezależnie od ruchu utrzymywanego bezpośrednio między Krakowem a Wiedniem. — Na linji przez Brno opłaty przewozowe przedstawiają się następująco: bilet lotu z Krakowa do Brna kosztuje zł. 65,—, z Brna do Krakowa kor. cz. 280.—, z Brna do Wiednia kor. cz. 180,— z Wiednia do Brna sz. a. 20,—.

Przewóz 1 kg. towaru kosztuje z Krakowa do Brna zł. 1,—, z Brna do Krakowa kor. cz. 3,50, z Brna do Wiednia kor. cz. 1,50, z Wiednia do Brna sz. a 0,50.

Opłaty za pocztę lotniczą z Polski do Brna: pocztówka 60 gr., list do 20 gram. 80 gr., druki za 1-sze 50 gramów 0,40 gr., do 100 gramów 0,60 gr., gazety do 100 gramów 0,25 gr., papiery handlowe do 200 gramów 1 zł., próbki towarowe do 100 gram. 60 gr. Opłaty za pocztę lotniczą winny być uiszczane specjalnymi znaczkami poczty lotniczej.

FRANCJA.

Rekord wysokości. Międzynarodowy Związek uznał rekord zdobyty przez niemieckiego pilota Jęzefa Bohne w dniu 9. X. na lotnisku w Bamburgu. Bohne mianowicie na małym samolocie wyposażonym w silnik 60 MK osiągnął wysokość 5.680 mtr. Wyczyn ten został zapisany jako rekord dla samolotów klasy C. Bohne w swym locie posługiwał się silnikiem amerykańskim Wright 60 MK.

WŁOCHY.

Rekord szybkości. Major de Bernardi dnia 4 i 5 b. m. w obecności przedstawicieli Miedynarodowego Związku Lotniczego i Aeroklubu włoskiego dokonał kilka lotów na wodnopłacie celem pobicia ostatnio ustalonego przez angilskiego lotnika Webstera rekordu szybkości lotu. Major de Bernardi osiągnął przeciętną szybkość 477,878 na godzinę przyczem były momenty, że leciał nawet z szybkością 504,678 klm. Aeroklub włoski uznał rekord 477,876 jako czas przeciętny lotu i zgłosił go do Międzynarodowego Związku Lotniczego.

Ideę L. O. P. P. popiera każdy obywatel!

ROZDZIAŁ XII.

Rycerz śmierci.

Długo tak błądził Felek dokoła miasta. Śnieg padał coraz gęstszy chwytając go w swe wilgotne zimne łapy. A dalej obejmowała go ciemność czarnej nocy bez gwiazd i bez nadzieji. Wiatr wył wściekle i rzucał śniegiem w twarz.

Na często spotykanych szubienicach miotały się ciała powieszonych. Żałobnie śpiewały szubienice, skrzypiąc w wichrze. Wreszcie wlokąc ciągle za sobą swą trumnę, Felek dobrnął do miasteczka. Unikając dróg i ulic, powodując się raczej instyktem niż rozumem zamroczonym ostatecznie przez ból i rozpacz, szukał spalonej prochowni, bo tam przecież w pobliżu leży jego porucznik.

Siły opuszczały go coraz bardziej. Co kilka kroków padał, gramoląc się w śniegu, a tu w dodatku teren stawał się coraz nierówniejszy. Pragnienie paliło go w gardle. Zebrał w ręce nieco śniegu i jadł go chciwie. Potem chłodny śnieg przyciskał do ran palących, na piersiach i na czole. Czując niejaką ulgę brnął znowu dalej, by po kilkunastu krokach potknąć się i znowu upaść w jakiejś bruździe.

Wreszcie bezwład go ogarnął. Ot zostać tutaj, zasnąć i nie obudzić się więcej. Lecz nie, szepce zsiniałemi wargami. Tam do porucznika. Przy nim — przy trumnie!

Gdy wtem spostrzegł w ciemności zdala za ruchliwą ścianą padającego śniegu, jakieś migotliwe światło. Żar jakiś czerwony.

Nadzieja dodała mu sił. Czyżby to były szczątki tlącej się jeszcze prochowni.

Coraz wyraźniej widzi jakby jakieś cienie krążyły dookoła czerwonego ognia. Chwilami błyski te znowu jakby wybuchy stłumione. Zdaje mu się, że cienie jakieś odchodzą od nich i krążą dokoła.

— Bolszewicy — czy ki bies? — — — wyszeptał Felek i przeżegnał się ze strachem. Wyciągnął rewolwer. Odnalazł także w kieszeni nóż. Będzie walczył do upadłego.

Posuwał się teraz ostrożnie, wlokąc za sobą trumnę.

Wiatr wył coraz zacieklej, kłębiąc śnieg przed oczyma. Gdy wtem ujrzał wyraźnie. Przed nim w obłędnie wirujących płatkach

Konkurs na polski płat. komunikacyjny.

Ministerstwo Komunikacji ogłasza niniejszem konkurs na projekt płatowca komunikacyjnego. W konkursie mogą brać udział wszyscy konstruktorzy, jednak projekty ich winny być składane przez przedstawicieli przemysłu (przez jedną z krajowych wytwórni samolotów). Pierwszą i drugą nagrodą będzie zamówienie na dwa samoloty.

W skład sądu konkursowego będą powołani prócz przedstawiciela Min. Kom., przedstawiciele: Dep. IV M. S. Wojsk., Instytytutu Aerodynamicznego oraz inżynier-rzeczoznawca niezaangażowany w fabrykach płatowców, jako główny referent.

Termin składania prac określa się najpóźniej na godz. 12 w południe dnia 1-go czerwca 1928 r. w Departamencie Min. Kom.

Warunki konkursu są następujące:

I. Warunki ogólne.

Pierszeństwo będzie miała konstrukcja całkowicie metalowa. Samolot komunikacyjny na 6 osób i 2 ludzi załogi (pilot i mechanik). Wszelkie możliwe udogodnienia dla podróżnych. Jednopłat pożądany.

II. Warunki konstrukcyjne.

1. Samolot z jednym silnikiem Lorraine-Dietrich 450 KM. lub z dwoma silnikami Wright 220 KM. Silnik winien być wymienialny z całą ramą, zawieszoną maximalnie w 4 punktach.

2. Zbiorniki na 4-5 godzin lotu (przy maximalnej szybkości na wysokości 500 m). Zbiorniki opróżniane lub wyrzucane w locie względnie tak umieszczone, by w razie „kapotażu“ nie zachodziło niebezpieczeństwo pożaru.

Rozmieszczenie zbiorników winno być tak uskutecznione, aby przez przepompowanie ich zawartości można było zmienić położenie środka ciężkości samolotu.

3. *Samolot łatwy do montowania; elementy jak najprostsze w przewidywaniu seryjnej budowy i łatwego remontu.*

4. Sterowanie normalne. Stery podwójne, jeden obok drugiego. Miejsce pilota z lewej strony przed kabiną pasażerską, odpowiadające warunkom dobrego pola widzenia.

5. Statecznik regulowany na ziemi.

6. *Łatwy dostęp do wszystkich części samolotu i silnika.*

III. Warunki lotu.

1. Ustawienie skrzydeł i wyrównoważenie płatowca ma być wykonane dla lotu normalnego, za który będzie uważany lot poziomy z pełnem obciążeniem, przy kącie natarcia, odpowiadającym minimum mocy. (Kąt ekonomiczny).

2. Obciążenie użyteczne w locie minimum 1250 kg. (łącznie z paliwem).

3. Jaknajwyższa szybkość ekonomiczna. (Przy minimum mocy).

4. Stosunek $\frac{G\ u}{G\ pł.}$ minimum 0,6 — gdzie:

G u — ciężar użyteczny (łącznie z paliwem)
G pł. — waga własna płatowca.

IV. Opracowanie projektu.

Projekt ma składać się z 3-ch części.

A. Obliczenie aerodynamiczne.

1. Biegunowa profilu zasadniczego oraz przekształcona biegunowa komory płatów z uwzględnieniem wzajemnego oddziaływania skrzydeł.

2. Dokładne obliczenie współczynnika oporu czołowego.

4. Rozkład ciśnień wzdłuż głębokości i rozpiętości skrzydła dla następujących trzech wypadków lotu

---

śniegu jakaś postać ludzka się zbliża. Przypadł do ziemi. Ścisnął nóż. Przygotował rewolwer.

Wtem, znać człowiek zbliżający się spostrzegł Felka, także przypadł do ziemi. — Dzieliło ich zaledwie kilka metrów i miljony wirujących płatków śniegu.

Felek czuł serce, bijące młotem. Gdy jest już blisko swego porucznika, ktoś grodzi mu przejście. Zawrzała w nim głucha wściekłość i nienawiść. — Czekał aż on powstanie.

Czuł, że walka jest nieuniknioną. Walka na śmierć i życie.

Wreszcie nie mógł dłużej wytrzymać. Nerwy rąk i nóg zdawały się drgać napięte do niemożliwości, zerwał się. Tajemnicza postać ludzka zrobiła to samo. Błysnął przed nim rewolwer lecz Felek woli nóż. Nie trzeba robić hałasu. Podniósł więc rękę i skoczył na oślep.

Zwarli się ze sobą i runęli na ziemię. Ktoś go pochwycił za rękę. — Poznał. Teraz dopiero poznał.

— Jezu Chryste — porucznik!

Wypadły rewolwery z rąk........

— Felek — ty — ty!...

— Porucznik mój!..... — głos Felka się załamał, pierśmi targnął szloch.

— Porucznik mój — mój — żyje!.....

Rwały się słowa w płaczu.

— Jak? skąd?.....

— A no wydostałem się jakoś z pod płaszczyzn........

Felek obwodził go rękami.

— A głowa — głowa?

— Nie ruszaj — boli! Hełm rozwalony. A ty Felek — jak?

Felek śmiał się i płakał.

— Zbujałem ich, powiedziałem, że nasza eskadra całkiem gdzieindziej się znajduje. Dowództwo frontu to samo. Wkopali mnie do ziemi po szyję. Potem przyszła jedna baba..... Mam papiery, pieniądze — możemy uciekać.

— No to już Feluś ty sam! Czuję, że dalej nie ujdę ani kroku, — to mówiąc, porucznik zachwiał się i osunął na ziemię.

Tak mi słabo! Taki ogień znowu w oczach... Ja już tu zostanę, a ty się ratuj Felek, uciekaj do kraju i służ ojczyźnie. Dla mnie już tylko śmierć! — i zamknął oczy. (D. n.)

(z modelu): 1⁰ przy minimum mocy, 2⁰ przy max. prędkości, 3⁰ dla lotu szybowego.

5. Obliczenie zespołu śmigła-silnikowego.

6. Tabelki i wykaz charakterystyk płatowca obliczone dla atmosfery Standard.

7. Rozkład obciążeń w locie. Graficzne wyznaczenie środka ciężkości i środka parcia.

8. Wykres momentów skrzydła (skrzydeł) i statecznika w funkcji kąta natarcia.

B. Obliczenie wytrzymałościowe.

1. Obliczenie wytrzymałości przeprowadzone dla współczynników bezpieczeństwa, wymaganych przez C. I. N. A.

2. Wykres sił kadłuba.
„ „ w płaszczyźnie skrzydła
„ „ „ pionowej
„ „ podwozia
„ „ poszczególnych elementów.

3. Obliczenie wytrzymałości wszystkich głównych części samolotu.

Przy obliczeniach wytrzymałości należy podać szczegółowe obliczenie ciężarów poszczególnych części, a następnie obliczenie ciężaru płatowca, jako sumy ciężarów poszczególnych części.

Uwaga: przy przeprowadzaniu obliczeń pewną metodą należy podać źródła lub umotywowanie.

C. Rysunki.

1. Zestawienie samolotu w 3-ch rzutach, zawierające ważniejsze szczegóły konstrukcyjne, rozmieszczenie załogi, silnika, urządzeń wewnętrznych i t. p.

2. Rysunki konstrukcyjne ważniejszych szczegółów, jak umocowania silnika, konstrukcji skrzydeł sposobu pokrycia skrzydeł i głównych węzłowych okuć, przekroji dźwigarów i amortyzacji, podwozia i t. p. w skali 1 : 1, 1 : 2 lub 1 : 2,5.

3. Schemat sterowania samolotu,
„ prowadzenia silnika,
„ krążenia benzyny i smaru,
„ „ wody.
„ obwodu zapłonu,
„ instalacji o sprzętu.

V. Przepisy.

Przy opracowaniu projektu obowiązują przepisy, dotyczące budowy samolotów, wydane przez I. B. T. L., C. I. N. A. oraz biuro Veritas.

Z Sekcji Mechaników Lotn. Z. L. P.

Dnia 8 listopada w trzecią rocznicę założenia Sekcji, odbyło się uroczyste walne zebranie. W zebraniu wziął również udział delegat Z. L. P. który złożył Sekcji imieniem zarządu i członków serdeczne życzenia. Ożywiona koleżeńska dyskusja przeciągnęła się do późnej nocy.

W sobotę dnia 12 listopada odbędzie się Wieczorek Familijny w lokalu p. Bajerowej. Początek o godz. 8-mej.

Nowe książki.

Die Motorflugtechnik. Barsch Otto 1,40. 1 Das Motorflugwesen (VII. 210 S.) opr. 14,00 Rm.

Vom Fliegen und Fliegenlernen, Fricke Herman, 1. Aufl. (49 S.) kl. 8⁰. Sportflug-Bücherei H. 1. 00,50 opr. 2,00 Rm.

Der Flugmotor, Möller W. Tl. 1 8⁰. Flugzeugbau und Luftfahrt H. 7. 1 Grundlagen (71 S.) 2,50 Rm.

Flugzeugführer, Arntzen H., 2,00 Rm.

Flugzeugnavigation und Luftverkehr, Röder H., (233 S.) gr. 8⁰. 10,00 opr. 12,00 Rm.

Flugfunkwetter. Die Flugwettermeldungen Europas. Mit Sendezeiten, Wellenlängen, Rufnamen u. Kennziffern. Zsgest. vow aeronaut. Obserwatorium Lindenberg, Kr. Beeskow, Zentrale d. Höhenwetterdienstes 2 Augl. Hauptwerk (144 S.) Nebst. Nachtr. 1 (4 Bl.) 8⁰. 5,00 Rm.

Flugzeug Modellbogen, Klassings. Hrsg. von R. Eisenlohr Nr. 1. Junkers Ganzmetall - Verkehrsflugzeug. Bauart F. 13. 1 (30 natürl. Grösse 2., neubearb. Aufl.) 1 Taf. 86 — 58 cm. 1,00 Rm.

Taschenbuch der Luftflotten. Pocket-Almanac of aeronautics. Almanach des flottes aériennes. Gegr. 1914. Hrag. von W. von Langsdorff. Jg. 6. 1927. (556 S.) 824 Bilder kl. 8⁰., opr. 12,00 Rm.

Arbeiter zur Luftnavigierung wydawnictwo Wissenschafiliche Ges. für Luftfahrt. Monachjum 1927 R. Oldenbourg.

Znana niemiecka lotnicza wydawnicza firma R. Oldenbourg rzuciła na rynek księgarski nową i bardzo na czasie będącą książkę. Jest to zbiorowa praca czterech niemieckich uczonych z dziedziny aeronawigacji. D. H. Boyhow'a o orjentacji w nocy z wyłączeniem radjo, i o nawigacji ziemskiej w zastosowanin do lotnictwa. Dr. E Everling'a o pochyłomierzach i wskaźnikach położenia płatowca, oraz Dr. H. Roppe'go o sposobach mierzenia wysokości i odległości od powierzchni ziemi. Praca ujmująca najnowsze zdobycze techniki powinna znaleźć się w rękach pilotów oraz zarządzających lotniskami, będzie bowiem znakomitem uzupełnieniem ich wiedzy.

Cena egz. oprawnego w płótno M. niem. 6.50.

Książki powyższe są do nabycia w księgarni: Trzaska, Evert & Michalski, Warszawa Hotel Europejski.

9-ty numer „Szańca“, niezależnego dwutygodnika wojskowego zawiera: gen. Kukiela: O wydajność pracy wojskowej, Reminiscencje historyczne. gen. Kulińskiego: Oficer rezerwy, jego rola i zadanie, Z minionych dni niewoli, Czy celowe jest jednolite szkolenie wojska, Grupa niemiecka — drużyna francuska.

W kronice znajdujemy: Oficer S. G., właściwy dowódca, „Przekroczenie obrazy czci“, Przegląd ustaw i rozporządzeń w sprawach wojskowyeh, oraz przegląd prasy.

Aëronautika Nr. 6. Redakcja nasza otrzymała po raz pierwszy zamienny numer pisma tego. będącego, (jak głosi podtytuł) „międzynarodowym miesięcznikiem, poświęconym rozwojowi lotnictwa“. Pismo, wydawane w szacie ozdobnej, na kredowym papierze, zaopatrzone w doskonałe ilustracje, ukazuje się w Arnhem w Holandji. Artykuły w językach: angielskim, francuskim i niemieckim. Nr. 6 omawia zawody o puhar Schneidera, sprawy poczty lotniczej, przemysłu lotniczego w Czechosłowacji i inne.

Odpowiedzi Redakcji.

P. Józef Pacyna w Zosinie. Cieszy nas zapewnienie, że chce Pan być stałym prenumeratorem „Lotnika“. Niechżeż Pan swego Starego na ten cel naciągnie! Zasmuciła nas jednak bardzo wiadomość, że stłukł Pan jajka — nie trzeba! Prośbie Pańskiej chętniebyśmy uczynili zadość, przecież jednakże nie możemy podać Panu rozwiązania Zagadki Nr. 7 z „Młodego Lotnika“ przed upływem terminu nadesłania odpowiedzi. Nie pozwala nam na to etyka dziennikarska, a zresztą coby było, gdyby starego „Lotnika“ „Młody Lotnik“ zwymyślał?! Rękę Pańską, wyciągniętą do zgody, ściskamy i prosimy nie mieć do nas żalu.

Pan Bolesław Pilch w Przemyślu. Chwilowo Cywilna Szkoła Pilotów nieczynna. Proszę czytać „Lotnika“ — a w swoim czasie doniesiemy o uruchomieniu Szkoły.

Za dział redakcyjny odp. Bolesław Ostrowski.

Stanisław Michał Grabowski

FILMOWA PRAWDA

(Z CYKLU: „NA ODSKOCZNI XX WIEKU") NOWELA

I.

Na wstępie muszę uspokoić wszystkich realnie myślących czytelników, iż opowieść, której zredagowania się podjąłem, nie jest bynajmniej czczym wymysłem literackim, blagą dziennikarską lub — Boże broń — pomysłem do scenarjusza filmowego, — lecz prawdą rzetelną, autentyczną przygodą kawalerską, wyjętą z kroniki rodzinnej baronów Faulów i opartą na monografji tegoż rodu.

Nim akcję tego zdarzenia puszczę w ruch, zmuszony jestem naszkicować w kilku słowach stan faktyczy z dnia 16 czerwca, godziny 8-mej rano. Proszę zatem o chwilę cierpliwości i uwagi.

Archibald baron Faul był naówczas jedynym przedstawicielem rodu, ostatnim spadkobiercą nazwiska i fortuny swoich antenatów. Młody, zaledwie lat dwadzieścia sześć liczący, beztroski, wesoły, używający życia w całej pełni, — mało, zbyt mało troszczył się o bieg swych interesów, nie wglądał w nie wcale. Odziedziczone i za cenę podatku spadkowego zdobyte olbrzymie zakłady bawełniane pod Lwowem, jakoś tam same prosperowały, rzucając na rynek znany w kraju towar faulowski.

Archibald inkasował tak zwany czysty zysk i starał się usilnie o to jedynie, by się go szybko na czysto wyzbyć. I dalej znów tak samo — w kółko.

Aż oto pewnego dnia fabryka, jak to się mówi, — stanęła. Robotnicy poszli z kwitkiem w świat. Dyrekcja wypłaciła sobie pensje, procenty, nadgodziny i djety, pozostawiając młodego właściciela na prawdziwej djecie. Po raz pierwszy przyjrzał się wówczas Archibald uważnie tak zwanym swym dziesięciu palcom, ozdobionym w piękne manicure. Zrozumiał, iż honor jego wystawiono na szwank, bowiem już nigdzie nie honorowano jego czeków. Groźna rzeczywistość zajrzała mu oczy i przemówiła głosem komornika. Na meblach i kosztownościach, nieomal że na ubraniach, pojawiły się urzędowe papierki, których nie wolno było zrywać. Samochody same wyjechały z garażu, bez zamiaru powrotu. Służba pałacowa zgłosiła się solidarnie do biura pośrednictwa pracy.

Tegoż dnia Archibald baron Faul udał się o zmroku do hali maszyn swych zakładów bawełnianych i po raz pierwszy w życiu ślizgał się wzrokiem zrozpaczonym po wielkich obręczach, spiralach i dziwacznych płaszczyznach zagadkowych dlań maszyn. Ani jednej puścić w ruch nie umiał, nie wiedział, do czego służą! Z bólem wyłamywał sobie długie wąskie palce, a do oczu nabiegały mu łzy! Ruina, bankructwo!

Rozgorączkowany umysł młodego barona snuć począł nierealne i fantastyczne plany, które wypełniać zdawały się swą ilością ogromną halę maszyn, rysując się na jej tle przed oczyma Archibalda karykaturalnemi kształtami, w których on, jako ich autor, karykatury nie dostrzegał.

Wpierw sądził, że znajdzie wspólnika, który nie zlęknie się potwornej cyfry długów, ciążących na fabryce, potem marzył wręcz o idealnej sprzedaży swych nieruchomości, recytował z rezygnacją długą litanję imion bogatych wujaszków i serdecznych przyjaciół, gotowych do oddania mu ostatniego grosza w chwili potrzeby.

Aż wreszcie wylęgła się myśl ożenku. Rozpoczął zatem od utytułowanych magnatek, panien karnawałowo-salonowych, flirtów i flircików. Powoli zjeżdżał coraz niżej, od sfer przemysłowych do handlu, wpadła mu na myśl panna Sara Irys („Moryc Irys i Abraham Pomidorek, Eksport jaj"). Doprawdy, niech mi czytelnik uwierzy, było mu już wszystko jedno. Z myślą zatem o pannie Irys, późno w nocy, opuścił ponure ściany martwej fabryki. Nie wiedział jeszcze wówczas, że o tej samej porze dzienniki lwowskie puszczały na maszyny rotacyjne długie i skandaliczne artykuły o bankructwie zakładów faulowskich, nie szczędząc wersyj zmyślonych o samym bankrucie.

Gdy dnia następnego, w południe, Archibald miął ze wściekłością poranne pisma, zastanawiając się z rozpaczą nad tem, gdzieby też można było zjeść śniadanie, — w chwili tej właśnie wszedł do jego gabinetu pan Juljan Tyczka i skłonił się bardzo grzecznie (pierwszy grzeczny ukłon od trzech dni!). Pan Juljan Tyczka, o pospolitym wyglądzie zewnętrznym, dobrze i kosztownie ubrany, przykuł do siebie uwagę stropionego barona. Czyż znów komornik?!

(Ciąg dalszy nastąpi).

Czcionkami Drukarni Lotniczej w Poznaniu, Stary Rynek 95/96.